H A V A C I

Abdulhalim Durma

“Her yolun Roma'ya çıktığı o topraklarda bir kadim felsefe yankılanır. Bu kimlik, sadece savaşlarla kazanılan toprakların değil, aynı zamanda hukukun, mimarinin ve yönetimin sağlam temellerle inşa edildiği bir imparatorluğun ruhudur. Roma, sadece kılıçla değil, aynı zamanda kalemle, yasayla ve mermerle yazılmış bir destandır. Burada, Virgil’in dizeleriyle Roma’nın destanları hayat bulur, Livius’un kalemiyle Roma’nın hikayesi tarihe dönüşür. Ovidius’un aşkları Romalı kalpleri tutuşturur! Roma’ya ufuk açan Caesar’ın kılıcıyla Forum’un taşları, zaferlerin öyküsünü haykırır. Cicero sözleriyle Roma’nın vicdanını uyandıran bir fenerdir. Taşı konuşturarak Roma’yı Tanrıların katına ulaştıran Vitrivius’un dehasıdır, ancak Roma’yı iç savaşların küllerinden ‘ebedi şehir’e dönüştüren ise, Augustus’un nefesidir. Ey kapitol, Jüpiter’in tahtı, senin gölgende adalet şekillenir. Senatus’un sesi, Roma’nın ruhuna yön verir! Arşitravlarında imparatorların gölgesi dans eder. Sütunların gökleri deler, yolların dünyayı birleştirir. Barbarların öfkesi bile sana diz çöktüremez, zira sen Roma’sın, insanlığın ebedî meşalesi! Kalk, ey şehir ! . . Kendine bir bak ! . . İhtişamın, zamanın ötesinde parlar. Pantheon’un kubbesinde yıldızlara dokunursun! Sonsuza dek medeniyetin kalbi olan Ey Roma, yedi tepenin kraliçesi, ebediyetin tacı! Sen ki, Tiber’in sularında imparatorluk rüyasını dokudun. Unutma!.. Kollezyum’un arenasında gladyatörlerin, şu sözleri haykırırlardı. ‘Ave Caesar! Morituri te salutant.’

Yaşlı dostumuzun bu tiradı okurken, kafasından nelerin geçtiğini, şüphesiz, hiçbirimiz tahmin bile edemezdik. Kendisini dinleyecek birkaç kişiyi bulduğunda, konuşmasında bir anda ortaya çıkan belagat, insanı peşinden sürükleyecek kadar güçlüydü. Çok yönlü bir bilgi birikimi ve bunu sunuşundaki doğallık, ister istemez arada bir zirveye çıkan çokbilmişliğin incelikle sunulmasını affettiriyordu. Ancak İtalyanlara yapılan bu güzelleme, sanki sebepsizce bir yana bırakıldı ve yaşlı dostumuz, bir anda uzun yıllar öncesine giderek hayal dünyasındaki kahramanlardan hareketle yakın ilçedeki bir tanıdıkla görüşmesine geçti.

“Çocukluğumda birçok meslek ilgimi çekmişti; ama içimde hep bir ukde olarak kalan, havacı olma arzusuydu. Üstelik, sınavlara ve mülakata girebilmek için, gerekli olan yaş sınırı dolayısıyla mahkemeyle yaşımı da altı ay büyütmüştüm. Nedendir bilmiyorum, uçaklar bir kuş gibi, insana özgürlüğü en fazla hissettiren araçlar mıydı ki . . .

“Dıdısının dıdısıyla bir cenazede karşılaşmış olmamızı fırsata çevirdik ve ritüelin ardından şehir lokalinde birlikte yemek düşüncesi cazip göründü. Başlangıçtaki havadan sudan konular, mesleki anılara yerini bıraktı ve böylelikle, esasen garip bir eziklik duygusuyla ilgi duyduğum havacılığın ülkemizdeki serencamını bir mensubundan dinlemek şansını yakaladım.

“‘İtalyanlar tarafından tayyareler ilk defa keşif-gözetleme, bombardıman, taarruz, topçu unsurlarına istikamet tayin etme, fotografik keşif ve beyanname atmak amacıyla kullanıldı. Osmanlı da, Kuzey Afrika’daki savaş sırasında tayyare kullanamamasına karşın, İtalyan tayyarelerine yerden açtığı tüfek ve top ateşi ile dünya tarihinin ilk hava savunmasını gerçekleştirdi.

“Sahneyi gözümde canlandırdığımda, bunun iyi bir başlangıç olduğuna hükmettim. Emekli havacı, bir mağlubiyetten nasıl bir zafer ortaya çıkaracaktı, merak ediyordum.

“‘İtalyanlar bölgede yaptıkları propagandalara bir yenisini daha ekleyerek yirmiden fazla uçak ve zeplin ile yalnızca bombardıman yapmakla kalmamış, aynı zamanda düşman kamplarına broşürler de atmışlardı. Havada uçuşan bu kağıtların üzerinde Kuran’dan ayetlerle birlikte savaşla ilgili telkin edici olduğu kadar tehditkâr da sayılabilecek ve içerisinde İtalya kralı III. Vittorio’nun bir portresini barındıran bildiriler de bulunmaktaydı. Şüphesiz, bu yazılar Arap halkını yücelten, Türkleri ise suçlayan metinleri de içermekteydi. Yine bu metinlerin içeriğinde kendilerine yandaş bulmak adına eyaleti ele geçirdikleri vakit burada gerçekleştirmeyi vadettikleri uygulamalara da yer vermişlerdi. Macaronico’nun vaatleri arasında göze çarpanlar şunlardı. Kuaförlerin açılması, bölgeye ebelerin getirilmesi, tiyatro binalarının inşası ve bölgede yaşamakta olan önemli şahsiyetlerin vefatında düzenlenecek gösterişli cenaze törenleri.

“‘Bundan sadece on yıl sonra, ‘hasta adam’ın daha ölmeden mülkünü paylaşmaya kalkan Avrupa’nın müstevlileri, İtalyanlara ülkenin güney kıyılarını vererek onları hayal kırıklığına uğrattılar. Aynı yöntemi burada da uygulayan İtalyanların, bölgedeki eşkıyanın hep birlikte ortadan kaldırılması için asayişsizlikten usanmış köylülere tayyarelerle mesaj ilettikleri, hatta köylülere attıkları broşürlerde cennet dahi vadettikleri rapor edilmişti. Ancak daha ilginci, yedi yüzyıl kadar önce, anlaşılmaz şekilde Hristiyanlara karşı düzenlenen Haçlı seferinde olduğu gibi, işgal ettikleri topraklarda, bağımsızlık savaşçılarına uçak satışı yapacak kadar pragmatik bir zeka eseri gösterdiler.

Yaşlı dostumuz, ‘dıdısının dıdısı’yla sohbetinin bu noktasında kısa bir değerlendirme yaparak İtalyan karakterinin bu yönüne dikkati çekti.

“Bu benzetme zekice idi. Avrupalı Haçlıların İstanbul'u ele geçirip, zenginlikleri yağma etmesi' gibi, asıl amacından saparak, başka bir amacı gerçekleştirmeye yönelik eylemler için kullanılabilecek deyiş veya atasözü var mı, sanmıyorum. Ancak havacı dostumun, benim için oldukça tatminkar olan konuşmasından, Romalı lejyonerin, kralın emriyle Trablusgarp çöllerine doğru ilerlerken, sadece bizimle değil, zamanın kendisiyle de savaştığını düşünmek abartı olur mu, bilemedim.

“‘Kuzey Afrika’daki bu savaşta tayyarenin, balona karşı üstünlüğü artık kabul edilmiş, tarihte ilk olarak bu harpte uçağa top ateşi açılmış, ilk psikolojik hava muharebesi tatbikatı icra edilmiş, ilk hava keşif fotoğrafı çekilmiş ve ilk gece bombardımanı yapılmıştı. Çevreyi tanıma ve rehberlik amaçlarıyla kullanılan bu yeni savaş aracının, gözlem, bombardıman, topçu atışlarının yönlendirilmesi ve beyanname atarak psikolojik harp vasıtası olarak kullanılması gibi farklı ve çok yönlü özellikleri, onun ne kadar değerli olabileceğinin anlaşılmasına yol açtı.

“Havacı dostumun, konuşmasında anlaşılırlık bakımından askeri kavramlara fazla yer vermediğini görüyordum. Yine de bu terimlerin asgari seviyede yer alması kaçınılmazdı.

“‘Ayrıca, tayyarelerin taktik stratejinin belirlenmesinde, alan hâkimiyetinin sağlanmasında ve harekâtın icrasındaki rolü, Birinci Dünya Harbi’ne giden süreçte ilgi ve merakın bu yeni aracın üzerine yoğunlaşmasına neden olmuştu. Tayyare ve balonların harekâtın icrasındaki değerini kavrayan Osmanlı, bu yeni harp silahının temini için çabalamış, Avrupa’dan havacılık

ve pilotaj eğitimi alınması, bu alanda teşkilatlanma ve personel yetiştirilmesi gibi önemli adımlar atmıştı. Şüphesiz, savaşın kaçınılmaz sonucu, ders oldu ve hükümet eksiklerini telafi çabalarına ağırlık verdi.

Kısa bir aradan sonra, yaşlı dostumuzun konuşması tekrar edebi bir övgüye dönüştü, ancak tiradı, anlaşılmaz şekilde, bu kez savaşın başka bir düşmanı olan Yunan'a idi.

"Ey zamanın tozuyla kaplanmış toprakların sessiz tanığı ! . . Biliyorum ki Panhelenizmin ruhunu, o kadim çağların görkemini arıyorsun. Sana sadece bir coğrafyadan, sadece bir devletten bahsetmiyorum. Her şehir halkı kendi bayrağını dalgalandırırken dahi, damarlarında aynı kanın aktığını bilen bir medeniyetin çocuklarından söz edeceğim.. Ortak bir dil, ortak tanrılar, ortak kaderde birleşen o muhteşem insanlardan. Bu ruh, sadece savaş meydanlarında değil, aynı zamanda Olimpiyatların barışçıl rekabetinde, tiyatro sahnelerinin trajedisinde ve felsefe okullarının derin düşüncelerinde yaşıyordu.

"Hatırla!.. Atina'nın Akropolis'i sadece bir tapınak değil, insan aklının zirveye ulaştığı bir anıt, bir bilgelik mabediydi. Sparta'nın çelik gibi disiplini, sadece savaşçılar yetiştiren bir sistemin değil, bedenin ve ruhun sınırlarını zorlayan bir idealin yansımasıydı. Homeros'un dizeleri, sadece kahramanlık hikayeleri değil, tüm Helenlerin ortak hafızası ve kimliğinin dokusuydu. İşte bu, ayrı şehirler, farklı politikalar ama tek bir ruhun paylaşıldığı bir mirastı. Bu miras, sadece mermer heykellerden ya da yıkık tapınaklardan ibaret değil. Demokrasi fikri, felsefenin sorgulayıcı gücü, bilimin ilk adımları, tiyatronun catharsis'i... Tüm bunlar, zamanı aşan ve medeniyetin temel taşlarını oluşturan paha biçilmez hazinelerdir. Bu hazineler, sadece Helenlerin değil, tüm insanlığın ortak

mirasıdır.

“Ey Hellas, bilgelik ve güzelliğin vatanı! Sen ki, Olimpos’un gölgesinde felsefenin meşalesini yaktın, Atina’nın akropolünde insan ruhu özgürlüğe kanat çırptı! Sütunların gökyüzüne uzanır, tapınakların Tanrılara kafa tutar. Sokrates’in soruları hâlâ yankılanır, Platon’un düşleri ufku kucaklar. Tragedyan Aiskhylos’ta ağlar, komedyan Aristophanes’te güler! Denizlerin kralı Poseidon’a selam durur gemilerin, Delphi’nin kâhini, kaderin sırrını fısıldar. Ey Yunan, sanatın mermerde can bulur, Homer’in dizeleriyle çağlar ötesine ulaşır! Parthenon’un gölgesinde demokrasi doğar, her bir taş, insanlığın umudunu haykırır! Büyük İskender’in seferlerinde dahi, Aristo’nun aklı rehber olur. Kalk, ey Hellas, medeniyetin nuru, senin ihtişamın, zamanın zincirlerini kırar! Ebedî ışık, insanlığın kalbine nakşolunur! Şimdi gözlerini kapat ve o ihtişamı hisset. Bir agoradaki tartışmanın heyecanını, bir filozofun ufuk açan düşüncesini, bir ozanın ilahilerini duy. Bu sesler ve o ruh, asla ölmeyecektir. O, her zaman bizimle, bilgiye ve güzelliğe susayan her ruhta yaşamaya devam edecektir. Çünkü o, sadece geçmişin bir anısı değil, geleceğe fısıldanan bir bilgelik çağrısıdır.

Helen dünyasının zihinsel coğrafyasını ve uygarlık sürekliliğini anlatan bu yüceltici edebi sözcüklerden sonra, yaşlı dostumuz, ‘dıdısının dıdısı’yla olan konuşmalarına, iki bin yıldan günümüze bıçakla kesilmişçesine, bıraktığı yerden devam etti.

“Havacı dostum, savaşın zorluklarının nasıl aşıldığını anlatırken, tarafsızlık adına, oldukça insaflıydı.

“‘Yunan hava gücü, Kurtuluş Savaşı'nda sayıca ve teknoloji açısından bizden üstündü, ancak etkisiz yönetimi, lojistik zorluklar ve direnişin kararlılığı

nedeniyle beklenen stratejik etkiyi yaratamadı. Bizimkiler, 10-15 uçak, 20-30 pilot gibi sınırlı kaynaklarla keşif ve istihbarat görevlerinde daha kritik bir rol oynadı. Özellikle Büyük Taarruz'da, uçaklarımızın sağladığı bilgiler, düşman hatlarının çöküşünü hızlandırırken, Yunan hava gücü dağılan ordusunu destekleyemedi. Savaşın sonunda, uçaklarının çoğu terk edildi veya imha edildi.

“Buraya kadar her şey açık ve anlaşılır, değil mi? Fakat, havacı dostum, konuşmasının bundan sonraki kısmında, havacılık sektörünün hikayesini adeta, ‘kısa kes! Aydın havası olsun’ tarzında, şöyle bir geçti.

“‘Cumhuriyet’in ilk yıllarında, havacılığı modern bir ordu için stratejik bir unsur haline getirmek, pilot yetiştirmek ve yerli üretim altyapısı oluşturmak öncelikliydi. Bu dönemde eğitim ve farkındalık faaliyetleri başarılıydı, ancak yerli üretimde istenen seviye yakalanamadı. Sonraki on yılda, özel teşebbüsün girişimleri yerli üretimde önemli bir adım olsa da, devlet desteği eksikliği ve dışa bağımlılık nedeniyle seri üretim sürdürülemedi. THY’nin 1933'te 5 uçak ve 30'dan az çalışanla başlayan yolculuğu sivil havacılıkta önemli bir başarıydı, ancak altyapı ve filo kapasitesi sınırlı kaldı. 1947'den 1991'e kadar süren Soğuk Savaş döneminde Askeri havacılıkta modernizasyon hedefleri büyük ölçüde başarıldı, ancak yerli üretimde ilerleme sınırlı kaldı. Lisanslı üretim, teknoloji transferini artırmadı. Sivil havacılıkta THY’nin büyümesi başarılıydı, ancak altyapı yatırımları yetersizdi.

“‘Sonraki dönemde, F-16 üretimi ve İHA projeleri yerli savunma sanayiinde dönüm noktası oldu. THY, sivil havacılıkta hedefleri aştı. Ancak, özgün uçak tasarımı ve motor üretiminde dışa bağımlılık devam etti.

“Kronolojik ve şematik açıklamaları, oldukça anlaşılır idi. Üstüne üstlük, bir de konu özeti çıkardı. Daha ne yapsın. . .

“‘Hülasa, Cumhuriyet dönemi havacılık tarihi, inişli çıkışlı bir seyir izlemişti. Erken dönemde yerli üretim ve eğitim hedefleri kısmen başarılsa da, ekonomik ve siyasi engeller nedeniyle sürdürülebilirlik sağlanamadı. Soğuk Savaş döneminde dışa bağımlılık artsa da, 2000’lerden itibaren muhtelif projelerle ülke, havacılıkta küresel bir aktör haline geldi. Sivil havacılıkta THY’nin başarısı dünya çapında tanınırken, askeri havacılıkta özgün tasarımlar ve İHA teknolojileri hedeflerin büyük ölçüde gerçekleştiğini gösteriyor. Ancak, tam teknolojik bağımsızlık için motor üretimi ve seri üretim kapasitesinin artırılması gerekiyor.

“Artık, profesyonel hayatını çok gerilerde bırakmış olan dostum, konuşmasının bundan sonraki bölümünde, sorularım üzerine geçmişte yaşanmış olan havacılıkla ilgili dikkat çekici örnekleri sıraladı.

“‘Ülkenin eski başbakanlarından biri, Londra'da gerçekleşecek bir konferans için İngiltere'ye giderken, uçak ineceği havalimanı yakınlarında kötü hava koşulları nedeniyle düştü. Bu kazada yolcuların üçte ikisi hayatlarını kaybederken, başbakan hafif yaralarla kurtuldu. Bu olay, 65 yıl sonra bile, onun taraftarları arasında hala mucize olarak nitelendirilir.

“‘Deniz Kuvvetleri'ne ait Kocatepe adlı muhrip, 1974 Temmuzunda Hava Kuvvetleri tarafından dost ateşiyle yanlışlıkla batırılmıştı. Bu olay, harekâtın en trajik ve tartışmalı olaylarından biri olarak Askeri tarihte yerini aldı. Kocatepe, Gearing sınıfı bir muhripti ve Aralık 1971’de ABD'den Türk Donanması'na transfer edilmişti.

“‘Genelkurmay'da Kara ve Hava Kuvvetleri harekât merkezi bulunurken, Deniz Harekât Merkezi

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'ndaydı. Bu durum, kuvvetler arasında iletişim ve koordinasyon eksikliğine yol açtı. Deniz Harekât Merkezi, bölgede Türk gemisi bulunmadığını teyit etti, ancak bu bilgi hatalıydı. Görevli 246 personelden 54'ü hayatını kaybetti. Telsiz konuşmalarında gemiden "Biz Türk gemisiyiz, bombalamayın!" çağrıları yapılmasına rağmen, pilotlar bu çağrıların bir Yunan oyunu olduğunu düşünerek saldırıya devam etti. Bu yanlış anlamanın temelinde, Yunan gemilerinin Türk bayrağı çekip Türkçe telsiz konuşmaları yapabileceği yönündeki paranoyak bir istihbarat yatıyordu. Gemiyi tahliye eden personel, denizde kurtarma sallarına dağıldı. 42 personel bir İsrail Deniz Ticareti Okulu teknesi tarafından kurtarılarak Hayfa Limanı'na, 39 personel bir Lübnan yük gemisi tarafından Trablusşam Limanı'na, 112 personel ise İngiliz gemi ve helikopterleri ile 1971 yapımı TCG Berk tarafından kurtarıldı. Hava ve Deniz Kuvvetleri arasında etkin bir koordinasyon sağlanamadı. Hava taarruzunun durdurulması için yapılan çağrılar, 5 saat boyunca dikkate alınmadı. Olay, kamuoyundan bir yıl boyunca gizlendi ve ülke tarihinin en acı askeri olaylarından biri olarak kaydedildi.

“Araya girerek, Havacı dostumdan kamuoyunun muhayyilesinde yer alan o döneme ait bir uçak hediyesi olayından söz etmesini istedim.

“‘Öncelikle, Trablusgarp’ın, bugünkü Libya'nın başkenti olan Trablus şehri ve çevresini kapsayan tarihi bir bölgenin adı olduğunu hatırlayalım. İtalyanlar, Trablusgarp, Fizan ve Sirenayka bölgelerini birleştirerek Libya adını verdiler. ‘Libya’ ismi, antik Roma döneminde bu coğrafya için kullanılan eski bir isimdi ve İtalyanlar tarafından tekrar canlandırılmış oldu. Hayatın garip bir cilvesi olarak, Libya, sanki 64 yıl öncesini hatırlatırcasına, 1974 yılında Hava Kuvvetleri’ne 6 adet F-104S Starfighter

uçağını hediye etti. Bu, THK'nin Libya Hava Kuvvetleri'ne pilot eğitimi ve teknik destek sağlamasının karşılığıydı. Uçaklar, İtalyan Aeritalia üretimi olup, Aralık 1974'te teslim edilerek 142. ve 182. Filolarda kullanıldı. Hediye, Libya hükümeti adına gerçekleşti, ancak Kaddafi'nin kişisel jesti olarak değil, askeri işbirliği kapsamında yapıldı. F-104S'ler, THK'nin hava savunma kapasitesini güçlendirdi ve 1987'ye kadar hizmet verdi. Bu olay, yolsuzluk iddialarıyla ilişkilendirilse de, ayrı bir işbirliği olarak belgelendi.

Yaşlı dostumuz konuşmanın burasında, yine bir tirad okudu. Ancak Libya lideri Albay'a ithaf edilen bu mersiye kısa ve oldukça anlamlıydı.

"Halbuki, ne kadar ironik! . . Vahada kükreyen Çöl Aslanı!.. Vaktiyle tüm dünyaya meydan okurken, kendi halkının ellerinde son buldu yolculuğun. Bir fırtınanın önünde çölün kumları gibi savruldun. Veda şarkısı söylenmedi. Geriye sadece bir isyan ve sessiz bir çığlık kaldı.

Sonra hiç ara vermeden, listenin üzüntü verici olaylarına geçti.

"Ancak kayda geçen bazı uçak ve helikopter kazaları şüpheli idi. Jandarma Genel Komutanının hayatını kaybettiği kaza, ülkenin 1990'larındaki faili meçhul cinayetler ve derin devlet tartışmalarıyla bağlantılı olarak kamuoyunda hala tartışılmaya devam ediyor. Fakat resmi olarak, hukuki süreçler zaman aşımı nedeniyle sonuçsuz kaldı ve talihsiz demenin yetersiz kaldığı bu olay, kaza olarak kabul edildi.

"En trajik olanlarından biri de, 2007'de diğer yolcularla birlikte kritik çalışmalarda yer alan altı bilim insanının hayatını kaybettiği ülkenin güney batısındaki kazadır. Bu felaketle ilgili hukuki süreç, ülkede havacılık tarihinin en uzun yargılamalarından biri olarak kayıtlara

geçti ve bakım denetim eksikliklerini ön plana çıkardı. Aileler, cezaları "yetersiz" bulsa da, benzer kazaların önlenmesi için önemli bir emsal oluşturdu. Havayolu şirketi yüksek borçlar, ekonomik kriz ve pandemi etkisiyle 2020'de iflas etti. Çalışanlara maaş borçları ve yolcu mağduriyetleri tartışma yarattı.

“Bir siyasi parti başkanının hayatını kaybettiği helikopter kazası da, tıpkı Jandarma Genel Komutanının başına gelen elim kaza gibi, suikast teorileriyle hafızalarda yerini aldı. Devlet Denetleme Kurulu, dönemin Cumhurbaşkanı’nın talimatıyla kazanın teknik yönlerini ve kamuoyunda dile getirilen iddiaları incelemek üzere devreye girmişti. Bu süreç, hem siyasi hem de hukuki açıdan oldukça dikkatle izlenmişti; zira kazaya dair kamuoyunda birçok spekülasyon ve soru işareti vardı. Bu dava, ülkede adaletin zamanla yarıştığı, siyasi ve bürokratik gölgelerin birbirine karıştığı bir örnek olarak hafızalarda yerini aldı. Helikopter kazasıyla ilgili yürütülen hukuki süreç, yıllar süren soruşturmalar ve davaların ardından zaman aşımı nedeniyle sonuçsuz kaldı.

Kamuoyu nezdinde öne çıkan bu kazalardan sonra, Havacılığın şerefli mazisine hiç de uygun düşmeyen olaylar gündeme geldi. Yaşlı dostumuz, zamanda bir geriye dönüşle birlikte, sanki, istemeye istemeye konuya girdi.

“Silahlı Kuvvetler 1974-1975 yıllarında Aeritalia şirketinden Lockheed-Martin lisansıyla üretilen 40 adet uçak satın almıştı. 1976`da, Lockheed-Martin`in yeminli denetçisi, ABD Senatosu`na verdiği ifadede, şirketin uçak satabilmek için Hollanda, Japonya, İtalya ve Türkiye`de askeri yetkililere 1971-1975 yılları arasında toplam 24 milyon dolar rüşvet verdiğini söylediğinde hem TBMM, hem de Genelkurmay Başkanlığı, iddiaları araştırmak için birer komisyon kurmak zorunda kaldı. Soruşturma

sırasında, Aeritalia`nın Eylül 1975`te deprem felaketine uğrayan Lice`de bir okul yaptırması için Hava Kuvvetleri Komutanı E. A`ya 30 bin dolar verdiği ortaya çıkınca kıyamet koptu. Komutan, ‘konudan Genelkurmay Başkanı S. S`nin haberi vardı’, dedi ama Genelkurmay Başkanı bunu reddetti. Cumhurbaşkanı ve Başbakan aralarında anlaşarak E. A`yı 1976`da istifaya zorladılar. 7 Nisan`da açılan dava, jet hızıyla yürütüldü ve 30 Nisan`da komutanın beraatı ile sonuçlandı. Genelkurmay Başkanı kararı temyiz ettiyse de, Askeri Yargıtay beraat kararını onayladı.

“Bir genel, bir ara seçimden sonra hükümetler ve ordu komuta kademesi değişti. Skandalla ilgili soruşturmalar, 80 darbesinden önceki son hükümetin Başbakanı tarafından şu sözlerle kapatıldı. “Bence Lockheed bir muammadır. Üzerinde çok uğraşılmış, bir şey çıkarılamamıştır. Kişi suçu ispatlanmadıkça suçsuzdur, ispatlarlarsa ben de üstüne varırım. Biz üstümüze düşeni yaptık.”

Havacılık serencamının flulaşan nihayeti, belirsizliklerle şekillenmeye başlamıştı. Yaşlı dostumuzun romantizmi hissettiren bir tonla verdiği hikayede, insanı etkileyen bir terk edilmişlik duygusu hakimdi.

“Üstün Hizmet, Altın Şeref ve İtalya Grande Official Madalyası sahibi asker emekli olduktan sonra, gölgeli bir sükûnetin kucağına sığınır gibi önce bir bankanın Yönetim Kurulu üyeliğine sığındı; orası, savaş uçaklarının gürültüsünden uzak, finansın sessiz rüzgârlarında bir mola yeriydi. Sonra yeryüzünün fırtınalı politik sahnesine adım attı. Genel seçimlerde MDP'den milletvekili seçilerek meclis koridorlarında boy gösterdi. Ama, 66 ilkbaharlık ömrünün son perdesi, meclisteki dönem süresini tamamlamadan indi. Günlüklerinde gizlenen II. Dünya Savaşı sırları –İngiltere'deki

bombardıman uçuşları, Spitfire'lerin homurtusu– yıllar sonra gün ışığına çıksa da, o son dönem, bir generalin gururlu vedası gibi, sessizce tarihin sayfalarına karıştı; ne zafer naralarıyla ne de yenilgi gözyaşlarıyla, sadece bir vatanseverin huzurlu uykusuyla.

Kısa bir sessizlik oldu. Hayat hikayelerinin kaderi de, biz faniler için her zaman olduğu gibi, ister istemez hep ölümle sonlanmaktı. Tabiatıyla, bu defa da farklı olmadı.

“Bu dönem, 80 darbesi sonrası yapılan ilk genel seçimlerle şekillendiği için ülkenin demokrasi tarihinde önemli bir dönüm noktası olarak kabul edilir. Meclis, hem iç politikada yeniden yapılanma sürecine hem de dış politikada yeni sınamalara sahne oldu. Hem ekonomik liberalleşme hem de ideolojik yeniden yapılanma hız kazandı. Ancak, askeri vesayetin gölgesinde şekillenen siyasal dengede, fısıltı halinde sessizliğin süregelen ideolojik yankısı duyuluyordu. Bu ideolojik nöbet değişiminde askerî temsilin yerini teknokratik ve neoliberal figürler almaya başlıyordu.

“12 Eylül döneminde yolsuzluklara karşı duran sosyal demokrat muhalefetin sözcülerinden biri, 1986 yılında, Milli Güvenlik Konseyi üyesi ve Hava Kuvvetleri Komutanı olan Orgeneral hakkında yolsuzluk iddialarıyla ilgili bir soru önergesi hazırladı. Önergede, komutanın askeri uçak alımlarından şahsi çıkar sağladığı, bir Amerikan firmasıyla bağlantılı olduğu, bu firmanın desteklediği şirketlerde ailesinin ortaklıklarının bulunduğu ÇS firmasının ihalelerde kollandığı, 1979-1981 yıllarında Hava Kuvvetleri’nin 54 milyar liralık ihale verdiği ve komutanın bu yolla çok sayıda gayrimenkul edindiği iddia edildi. Ancak, başbakan ve partisinin oylarıyla önerge reddedildi, iddialar araştırılmadı. Bir emekli büyükelçinin 1981’de ABD’lilerden duyduğu rüşvet iddiaları da

komutanı işaret ediyordu. İstihbaratın raporlarında, orgeneralin aleyhinde kullanılabilecek bilgiler vardı. Milletvekili, önergenin reddiyle yolsuzlukların önünün açıldığını, cesur davranılsaydı soygunların engellenebileceğini belirtti. Ayrıca, önergeden önce MGK üyeleriyle yaptığı görüşmede, komutan ve diğer generallerin üstü kapalı tehditlerde bulunduğu, ancak iddiaları yalanlamadığı ve malvarlığının bir kısmını sattığı ifade edildi.

“Orgeneralin mal varlığının 20 milyon dolar civarında olduğu ve bu servetini 1980 sonrasında F-16 uçaklarının alımında elde ettiği iddia edilmişti. Ancak komutan, hakkındaki bu iddiaları kesin bir şekilde reddetmişti. 1986 yılında Lockheed Martin firması da uçak alımları için Türkiye’nin de aralarında bulunduğu bazı ülkelerde rüşvet verildiğini kabul etmiş, ancak kimlere ve ne kadar verildiğini açıklamamıştı. 12 Eylül Darbesi'ni gerçekleştiren komutanların yargılanmasını engelleyen Anayasa'nın geçici 15. maddesinin 2010’da anayasa değişikliği referandumu ile kaldırılması sonucu, Cumhuriyet Başsavcılığı tarafından 12 Eylül Darbe sonrası hala hayatta olan Genel Kurmay Başkanı ve Hava Kuvvetleri komutanına dava açıldı. Anayasal düzeni ortadan kaldırmakla suçlanan Orgeneral hakkında ağırlaştırılmış müebbet hapis cezası istendi. 97 yaşındaki eski genel kurmay başkanı ve ardından 90 yaşındaki hava kuvvetleri komutanının bir iki ay ara ile ölümleri üzerine iki yıl sonra dava düştü. Muammanın üstü, Karacaahmet Mezarlığı’nda bir taşla örtüldü. Geriye bir daire, birkaç fotoğraf ve ‘Yukarıda Allah var’ diyen bir eş kaldı.

Yaşlı dostumuz, ülke havacılığının serencamını ilginç bir finalle noktaladı.

“2016’daki Darbe Girişimi sonrası, eski Genel Kurmay Başkanının ifadesini alan dönemin Cumhuriyet

Başsavcı Vekili ve eski Hava Kuvvetleri komutanına dava açan dönemin Cumhuriyet Savcısı, açılan davaya ilk bakan hâkimler ve iddia makamında bulunan savcılar, "FETÖ soruşturması" kapsamında meslekten ihraç edildiler.

Havacılığa dair ilgi ve bilgisini emekli hava astsubay arkadaşı vasıtasıyla tatmin ve ziyadeleştirdi, şüphesiz. Ancak bu hayat dolu adamın arada bir şaka yapar gibi, ölümü hatırlatmasının, pek de hoşumuza gittiğini söyleyemem.

“Dıdısının dıdısıyla tekrar ne zaman karşılaşırım, bilemem. Belki, birbirimizin cenazesinde.”

Suluova
1. 09. 2025